

**PENEGAKAN HUKUM PASAL 19 AYAT (1) HURUF C PERATURAN  
DAERAH KOTA MALANG NOMOR 5 TAHUN 2011 TERKAIT  
*OVERCAPACITY* DALAM ANGKUTAN KOTA  
(Studi di Dinas Perhubungan Kota Malang)**

**JURNAL ILMIAH**

Diajukan Untuk Memenuhi Sebagian Syarat-Syarat Memperoleh

Gelar Kesarjanaan Dalam ilmu Hukum

**Oleh :**

**YOGI IRAWAN**

**NIM.115010101111060**



**KEMENTERIAN RISET TEKNOLOGI DAN PENDIDIKAN TINGGI**

**UNIVERSITAS BRAWIJAYA**

**FAKULTAS HUKUM**

**MALANG**

**2015**

**PENEGAKAN HUKUM PASAL 19 AYAT (1) HURUF C PERATURAN  
DAERAH KOTA MALANG NOMOR 5 TAHUN 2011 TERKAIT  
OVERCAPACITY DALAM ANGKUTAN KOTA**

(Studi di Dinas Perhubungan Kota Malang)

Yogi Irawan, Lutfi Effendi dan Shinta Hadiyantina

Fakultas Hukum Universitas Brawijaya

Email: [yogisupeno@gmail.com](mailto:yogisupeno@gmail.com)

**Abstraksi:** Penelitian ini membahas tentang pelanggaran yang dilakukan oleh sopir angkot di Kota Malang. Didasarkan fakta bahwa adanya pelanggaran yang sering terjadi adalah *overcapacity* atau kelebihan muatan penumpang dalam melakukan pengangkutan. Pelanggaran tersebut sebenarnya sudah diatur di dalam Peraturan Daerah Nomor 5 Tahun 2011 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan dengan Kendaraan Bermotor Umum. Di dalam Pasal 19 Ayat (1) Huruf C Peraturan Daerah tersebut mengatur tentang sanksi administrasi yang dapat di kenakan kepada sopir angkot yang melakukan pelanggaran *overcapacity* berupa sanksi pencabutan izin trayek. Tetapi fakta dilapangan sangat tidak sesuai dengan ketentuan tersebut sehingga hal ini penulis meneliti untuk mendapatkan penjelasan bagaimana penegakan hukum yang sebenarnya di berlakukan oleh Dinas Perhubungan Kota Malang terkait kasus *Overcapacity* oleh angkot di Kota Malang.

Kata kunci: Penegakan Hukum, kelebihan Muatan, Angkutan Kota.

**Abstract:** *This research discusses violation done by minivan drivers in the town of Malang. Based the fact that any violation after happens in overcapacity or excess charge passengers in doing hauling. The offense had actually been arranged in bylaw number 5 / 2011 transports about the implementation of people in the street with a motor vehicle common. In article 19 clause (1) letter c regulations the area specific about administration sanction that could be put on drivers who do wrongdoing overcapacity in the form of sanction the repeal of the*

*route permits. But in fact irrelevant at this requirement was so those are writer research to obtain an explanation how law enforcement that is actually on introduce by the city transportation related cases poor overcapacity by public minivan in the city of Malang.*

*Kay Word: Law Enforcement, Overcapacity, Urban Transportation.*

## **PENDAHULUAN**

Perpindahan atau mobilitas manusia dari satu tempat ke tempat yang lain mengalami perkembangan yang signifikan dari tahun ke tahun. Hadirnya alat transportasi merubah pola hidup masyarakat yang awalnya menggunakan alat seadanya untuk berpindah. Perkembangan teknologi yang begitu cepat sangat berpengaruh terhadap alat transportasi yang digunakan. Alat transportasi sendiri terbagi menjadi alat transportasi darat, laut dan udara.

Namun permasalahan transportasi pun tidak kalah banyak. Permasalahan lalu lintas di kota – kota besar Indonesia cukup pelik. Penduduk yang heterogen dengan jumlah yang besar menjadi perhatian utama dalam mengatasi problem lalu lintas dan angkutan jalan. Pertumbuhan penduduk yang terjadi setiap tahun, secara otomatis membuat permintaan akan kebutuhan alat transportasi meningkat, baik transportasi umum maupun pribadi.<sup>1</sup>

Berbicara mengenai Tnasportasi kita tidak dapat dipisahkan dengan angkutan umum. Permasalahan angkutan umum memang selalu tidak ada habisnya. Mulai dari armada yang digunakan sampai dengan faktor manusia. Berkaitan dengan angkutan umum maka kita akan di hadapkan terhadap angkutan umum yang melakukan pengangkutan orang dan barang. Dimana dalam melakukan pengangkutan selalu saja banyak yang melanggar aturan, terutama dalam hal kapasitas angkut. Maka dari itu di perlukan suatu mode angkutan umum yang mengutamakan kapasitas angkut.

---

<sup>1</sup> Marye Agung Kusmagi, **Selamat Berkendara di Jalan Raya**, Raih Asa Sukses, Jakarta, 2010, hlm 6.

Khusus untuk pengangkutan orang banyak sekali permasalahan yang timbul mulai dari kenyamanan, keamanan, sampai dengan pengangkutan yang sering melebihi daya angkut atau *over capacity* penumpang. Hal ini sangat membahayakan bagi penumpang dan juga penggunaan jalan yang lain. Berkaca dari kondisi lalu lintas dan angkutan jalan yang beraneka ragam seperti itu, tentu saja membutuhkan aturan untuk menciptakan keteraturan, ketertiban, dan menjamin keselamatan masing – masing pengguna jalan. Aturan tersebut dapat dijadikan sebagai rujukan untuk memecahkan masalah seputar lalu lintas dan angkutan jalan. Beberapa waktu lalu pemerintah mengeluarkan undang – undang tentang lalu lintas dan angkutan jalan yang baru. Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009 menggantikan Undang – Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ) Nomor 14 Tahun 1992. Peraturan baru ini lebih rinci dan memiliki konsekuensi yang cukup berat bagi para penggar.<sup>2</sup>

Permasalahan angkutan umum khususnya angkutan kota (selanjutnya disebut angkot) juga tidak terlepas di Kota Malang. Permasalahan yang begitu banyak tentang angkot salah satunya mengenai kelebihan kapasitas, untuk itu Kota Malang telah mempunyai Peraturan Daerah Kota Malang Nomor 5 Tahun 2011 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Di Jalan Dengan Kendaraan Bermotor Umum. Peraturan tersebut menjadi acuan dalam penegakan hukum terhadap pelanggaran yang berkaitan dengan angkutan umum bermotor termasuk juga angkot.

Kota Malang mempunyai tingkat kebutuhan transportasi yang cukup tinggi sebagai kota yang terkenal dengan sebutan Tri Bina Citra, yaitu : kota pelajar, industry dan pariwisata. Transportasi umum yang ada di Kota Malang banyak menggunakan angkutan kota sebagai salah satu sarana transportasi umum selain taxi. Sebagai sebuah kota pelajar, industri dan pariwisata angkutan kota amatlah vital sebagai faktor pendukung yang berkaitan dengan segala aktivitas masyarakat Kota Malang.<sup>3</sup> Menurut Kamaludin, angkutan kota merupakan transportasi yang

---

<sup>2</sup> *Ibid*

<sup>3</sup>Esti Hartiyanti Putri, Moch. Saleh, Ainul Hayat, **Evaluasi Kebijakan Peremajaan Angkutan Kota Dalam Upaya Peningkatan Pelayanan Publik (Studi Pada Dinas Perhubungan Kota Malang)**, 2013 (online), <http://administrasipublik.studentjournal.ub.ac.id> diakses tanggal 9 september 2014

dapat digunakan oleh seluruh masyarakat, lebih mudah di dapat dan dipergunakan serta harganya yang terjangkau.<sup>4</sup>

Akan tetapi permasalahan angkot yang sering terjadi salah satunya adalah *overcapacity* atau kelebihan muatan. Angkot yang melakukan pengangkutan penumpang melebihi kapasitas daya angkut atau *overcapacity* sering dijumpai di jam – jam rawan atau jam – jam sibuk. Sebenarnya hal ini sangatlah membahayakan, tidak hanya untuk penumpang angkot tetapi juga untuk pengguna jalan yang lain. Tidak hanya itu tindakan yang dilakukan oleh sopir angkot ini juga dapat merugikan sopir angkot itu sendiri. Sebagaimana telah di atur dalam Peraturan Daerah Kota Malang Nomor 5 Tahun 2011 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan dengan Kendaraan Bermotor Umum. Salah satu pasal dalam Peraturan Daerah Kota Malang tersebut yaitu dalam BAB I Ketentuan Umum pasal 1 angka/poin 11 menjelaskan tentang apa itu mobil penumpang umum, “*Mobil Penumpang Umum adalah kendaraan angkutan orang yang memiliki tempat duduk maksimal 8 (delapan) orang termasuk pengemudi atau yang beratnya lebih dari 3.500 Kg*”.<sup>5</sup>

Pasal tersebut mengatur tentang kapasitas daya angkut untuk MPU atau Mobil Penumpang Umum. Sementara Jumlah kapasitas penumpang angkot dicantumkan dan diatur dalam buku uji kendaran yaitu 12 orang sudah termasuk dengan pengemudi dalam satu angkot tetapi dalam kenyataannya sopir angkot bisa mengangkut penumpang sampai 15-17 orang bahkan lebih. Ini yang menjadikan permasalahan dalam jaminan keamanan yang di berikan kepada penumpang angkot yang sebenarnya menjadi hak utama yang harus di penuhi.

Pasal diatas dapat di dijelaskan bahwa pada huruf C, angkot dapat dikenakan sanksi administrasi berupa cabut izin trayeknya apabila melakukan pengangkutan yang melebihi daya angkut dari angkot tersebut. Namun yang terjadi di lapangan belum ada tindakan yang tegas dari pihak yang berwenang untuk melakukan penertiban. Bahkan apa bila tidak dilakukan pemberian sanksi terhadap pelanggaran tersebut, maka dirasa sangat merugikan masyarakat apabila

---

<sup>4</sup> Kamalidun, Rustian. **Ekonomi Transportasi**. Jakarta. Ghalta Indonesia. 1987. Halm 49

<sup>5</sup> Peraturan Daerah Kota Malang Nomor 5 Tahun 2011 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan dengan Kendaraan Bermotor Umum.

dibiarkan terus berlarut dan berkelanjutan. Sehingga harus ada tindakan yang nyata dari pihak yang berwenang untuk melakukan penegakan hukum tersebut dan harus ada kejelasan siapa yang berwenang dan bagaimana kewenangan tersebut.

Dari Latarbelakang diatas Maka penulis melakukan penelitian terkait *overcapacity* di dalam angkutan kota di Kota Malang. Penelitian ini lebih menitik beratkan pada penegakan hukum yang berupa pemberian dan penerapan sanksi administrasi terhadap angkot yang melakukan pelanggaran terhadap pasal 19 ayat (1) huruf C Peraturan Daerah Kota Malang Nomor 5 Tahun 2011 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Di Jalan Dengan Kendaraan Bermotor Umum.

Berdasarkan dari latar belakang diatas penulis tertarik untuk melakukan penelitian lebih mendalam mengenai penegakan hukum yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan terhadap pelaku *Overcapacity* dalam angkutan kota di Kota Malang. Oleh karena itu, penelitian ini berjudul **PENEGAKAN HUKUM PASAL 19 AYAT (1) HURUF C PERATURAN DAERAH KOTA MALANG NOMOR 5 TAHUN 2011 TERKAIT *OVERCAPACITY* DALAM ANGKUTAN KOTA.**

## **PERMASALAHAN**

1. Bagaimana penegakan hukum pasal 19 ayat (1) huruf C terkait dengan *overcapacity* dalam angkutan kota di Kota Malang ?
2. Bagaimana kewenangan Dinas Perhubungan dalam menindak pelaku *overcapacity* dalam angkutan kota di Kota Malang?

## **METODE PENELITIAN**

Jenis penelitian yang digunakan yaitu jenis penelitian hukum empiris yang dilakukan langsung turun ke Dinas Perhubungan Kota Malang. Dalam penelitian ini penulis menggunakan pendekatan yuridis sosiologis.

Sumber data yang digunakan adalah data primer yang diperoleh dengan melakukan studi lapang terhadap objek penelitian di lapangan, pengumpulan data

dilakukan melalui wawancara. Di dalam hal ini data primer didapat dengan meneliti langsung ke Dinas Perhubungan Kota Malang. Data skunder diperoleh dengan cara studi kepustakaan.

Penelitian ini menggunakan teknik analisis berupa teknik kualitatif, juga menggunakan metode deskriptif analisis untuk menggambarkan permasalahan yang ada di lapangan.

## **PEMBAHASAN**

### **Penegakan hukum pasal 19 ayat (1) huruf C terkait dengan *overcapacity* dalam angkutan kota di kota Malang.**

#### **1. Prosedur Penegakan Hukum**

Membicarakan permasalahan tentang penegakan hukum tidak terlepas dari pemberlakuan hukum tersebut, di dalam hal ini antara kenyataan dan apa yang ada didalam peraturan selalu saja berbeda. Sebagaimana di dalam hukum antara *Das Sollen* dengan *Das Sain* atau kenyataan dengan seharusnya selalu berbeda. Sebagaimana yang menjadi tujuan dari hukum itu sendiri di dalamnya harus ada keadilan, kepastian dan kemanfaatan, jadi hukum dituntut untuk mewujudkan nilai – nilai dan konsep – konsep tentang keadilan, kepastian dan kemanfaatan tersebut.

Di dalam penegakan hukum di pengaruhi oleh beberapa faktor, antara lain: substansi, stuktur dan kultul. Jika di telaah dari faktor hukum, berarti melihat dari segi hukum yang berlaku, yaitu Peraturan Daerah Kota Malang Nomor 5 Tahun 2011 tentang Penyelenggaraan angkutan Orang di Jalan dengan Kendaraan Bermotor Umum belum mengatur secara jelas dan tegas terkait dengan pelanggaran yang dilakukan oleh sopir angkot dalam melakukan pengangkutan penumpang melebihi kapasitas daya angkut kendaraan. Di dalam Pasal 19 Ayat (1) huruf C Peraturan Daerah Kota Malang tersebut hanya mengatur tentang kriteria suatu izin trayek dari suatu angkutan orang dapat di cabut apa bila melakukan pengangkutan melakukan daya angkut. Sebenarnya daya angkut kendaraan angkot telah diatur di dalam buku uji atau yang lebih di kenal sebagai buku kir, satu unit angkot diperbolehkan mengangkut penumpang 12 (dua belas) orang sudah termasuk dengan sopir. Namun yang terjadi dilapangan sopir angkot

dapat mengangkut penumpang 15 (lima belas) bahkan sampai 17 (tujuh belas) orang atau melebihi daya angkut. ini berarti telah melanggar ketentuan yang ada di dalam Peraturan Daerah Kota Malang tersebut.

Dilihat dari segi Peraturan Daerah Kota Malang tersebut belum mengatur secara jelas. Masih terjadi kekaburan hukum karena dalam Pasal 19 Ayat (1) Huruf C menjelaskan “izin trayek dicabut apabila melakukan pengangkutan melebihi daya angkut”. Namun dalam Pasal 19 ini hanya menyebutkan faktor – faktor yang menyebabkan dapat dicabutnya suatu izin trayek tersebut. Seharusnya dibuat peraturan pelaksana dari pasal 19 tersebut sehingga tidak terjadi kekaburan hukum di dalam Peraturan Daerah Kota Malang Nomor 5 Tahun 2011 tentang Penyelenggaraan angkutan Orang di Jalan dengan Kendaraan Bermotor Umum.

Faktor kedua yang dapat dilihat dari faktor penegak hukum, yaitu pihak – pihak yang membentuk maupun yang menerapkan hukum. Jika dilihat dari faktor ini maka dapat diketahui bagaimana prosedur penegakan hukum terkait dengan pelanggaran yang dilakukan oleh sopir angkot terhadap Peraturan Daerah Kota Malang dalam melakukan pengangkutan penumpang melebihi daya angkut kendaraan. Di dalam menerapkan hukum Pasal 19 Ayat (1) Huruf C Peraturan Daerah tersebut lembaga yang berwenang yaitu Dinas Perhubungan Kota Malang dirasa masih kurang tegas bahkan dirasa ada pembiaran. Berdasarkan wawancara dengan Dinas Perhubungan Kota Malang yang di wakili oleh Bapak Heriono, S.pd selaku Kasi Pengendalian Dinas Perhubungan Kota Malang, beliau menjelaskan bahwa Dinas Perhubungan bisa menindak pelaku pelanggaran angkot yang melakukan pengangkutan melebihi daya angkut atau *overcapacity* tersebut apabila dilakukan operasi gabungan dengan pihak kepolisian dan didapati atau pelaku pelanggaran tersebut tertangkap tangan.<sup>6</sup> Jadi di dalam hal ini Dinas Perhubungan Memiliki kewenangan yang terbatas dalam melakukan penegakan hukum tersebut.

Faktor yang berikutnya yang perlu diperhatikan yaitu faktor masyarakat, faktor masyarakat ini, yakni lingkungan di mana hukum tersebut berlaku dan

---

<sup>6</sup> Hasil wawancara Prasurve dengan Dinas Perhubungan Kota Malang yang diwakili oleh Bapak Heriono selaku kasi Pengendalian. Dinas Perhubungan hanya dapat melakukan penertiban atau penegakan hukum terhadap sopir angkot yang melakukan pengangkutan penumpang melebihi daya angkut apabila dilakukan operasi gabungan dengan pihak kepolisian.



diterapkan. Faktor ini berperan tidak kalah penting dengan faktor yang lain yang dijelaskan peneliti diatas. Di dalam faktor ini peran masyarakat sangat berpengaruh terhadap proses penegakan hukum terkait *overcapacity* dalam angkot yang melanggar Pasal 19 Ayat (1) Huruf C Peraturan Daerah Kota Malang Nomor 5 Tahun 2011 tentang Penyelenggaraan angkutan Orang di Jalan dengan Kendaraan Bermotor Umum. Para sopir angkot beranggapan melakukan pengangkutan yang berlebihan tersebut merupakan suatu hal yang wajar dikarenakan berbagai faktor. Salah satu dari faktor tersebut adalah untuk memenuhi setoran atau biaya operasional dari angkot. Tetapi hal tersebut menunjukkan kurangnya kesadaran akan keselamatan dan keamanan terhadap penumpang dalam melakukan pengangkutan tersebut dan juga menjadi indikator kurangnya kesadaran dalam menaati peraturan yang berlaku. Sehingga hal ini menjadi salah satu faktor kenapa proses penegakan hukum tersebut tidak dapat berjalan sebagaimana yang dikehendaki.

## **2. Penegakan Hukum dalam Hukum Administrasi**

Berdasarkan hasil wawancara yang dilakukan oleh peneliti dengan Dinas Perhubungan Kota Malang yang diwakili oleh Bapak Syaiful selaku kasi Penyidik Pegawai Negeri Sipil, dalam wawancara tersebut dijelaskan bagaimana penegakan hukum jika terjadi pelanggaran yang dilakukan oleh sopir angkot yang melakukan pengangkutan melebihi daya angkut dalam angkot tersebut.<sup>7</sup> Bapak Syaiful mengatakan prosedur penegakan hukum tersebut dilakukan sama dengan prosedur penegakan hukum lalu lintas lainnya, yaitu dengan menggunakan surat tilang. Di dalam penerapannya persidangan terhadap pelanggaran yang dimaksud sebagaimana di atas dilakukan di Pengadilan Negeri Kota Malang setiap hari Jum'at.

### **a. Pihak yang Terlibat dalam Penegakan Hukum**

Didalam penegakan hukum pelanggaran terhadap pengangkutan yang melebihi kapasitas dalam angkot tersebut, melibatkan beberapa pihak. Pihak

---

<sup>7</sup> Hasil wawancara yang dilakukan dengan Dinas Perhubungan Kota Malang yang diwakili oleh Bapak Syaiful selaku kasi PPNS Dinas Perhubungan Kota Malang, dilaksanakan tanggal 29 Desember 2014.

- pihak tersebut terlibat secara langsung maupun tidak secara langsung. Pihak
- pihak tersebut antara lain:<sup>8</sup>

1. Dinas Perhubungan Kota Malang;
2. Pengadilan Negeri Kota Malang;
3. Kejaksaan Negeri Kota Malang; dan
4. Polisi Resort Kota Malang.

### **3. Penerapan Sanksi Administrasi**

Penerapan Sanksi Administasi terhadap Angkot yang melanggar pasal 19 ayat (1) huruf C Peraturan Daerah Kota Malang Nomor 5 Tahun 2011 dilakukan dengan dua tahap, yaitu:

#### **a. Pembinaan**

Penegakan hukum yang berupa penerapan sanksi administrasi yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kota Malang terhadap pelanggar ketentuan Peraturan Daerah Kota Malang Nomor 5 Tahun 2011, yang pertama berupa Pembinaan, pembinaan tersebut dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kota Malang yang dilaksanakan oleh Bidang Pengendalian dan Ketertiban bersama dengan Kelompok Jabatan Fungsional yaitu PPNS (Penyidik Pegawai Negeri Sipil). Pembinaan ini diberikan pada saat dilakukan atau diadakan operasi oleh Dinas Perhubungan Kota Malang. Pada saat dilakukan operasi ini jika didapati angkot yang tertangkap tangan telah melakukan pelanggaran berupa melakukan pengangkutan penumpang yang melebihi ketentuan , maka dilakukan pembinaan. Pembinaan ini diberikan kepada pengendaran angkot bukan pemilik.<sup>9</sup>

Pembinaan yang diberlakukan adalah pemberitahuan dan peringatan kepada sopir angkot bahwa hal tersebut telah melanggar ketentuan Peraturan Daerah Kota Malang Nomor 5 Tahun 2011 dan sangat

---

<sup>8</sup> Hasil wawancara dengan Dinas Perhubungan Kota Malang yang diwakili oleh Bapak Syaiful selaku kasi PPNS Dinas Perhubungan Kota Malang, dilaksanakan tanggal 29 Desember 2014.

<sup>9</sup> Hasil wawancara dengan Bapak Syaiful Hasyim, selaku Kasi PPNS Dinas Perhubungan Kota Malang, dalam penerapan sanksi administrasi terhadap Angkutan Kota yang melakukan pengangkutan melebihi daya angkut dilakukan dengan cara pertama pembinaan, pembinaan tersebut diberikan kepada pengendara angkutan kota bukan kepada pemilik angkutan kota. Dilaksanakan tanggal 9 Desember 2014.

membahayakan bagi pengguna jasa angkot. Pembinaan ini dilakukan dalam jangka waktu sementara, jika didapati melakukan pelanggaran yang serupa sebanyak 3 kali dalam waktu yang berbeda maka akan dilakukan penerapan sanksi yang lebih berat.<sup>10</sup>

#### **b. Pemberian sanksi**

Penerapan sanksi administrasi yang diberikan kepada angkot yang melanggar ketentuan Peraturan Daerah Kota Malang Nomor 5 Tahun 2011 berupa pemberian sanksi. Pemberian sanksi ini dilakukan setelah pembinaan yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kota Malang sebanyak 3 (tiga) kali telah dilakukan dan masih dijumpai pelanggaran yang sama oleh angkot yaitu melakukan pengangkutan penumpang melebihi daya angkut angkot. Berdasarkan hasil wawancara dengan Bapak Syaiful selaku Kasi Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) Dinas Perhubungan Kota Malang, pemberian sanksi yang diberikan berupa penilangan kepada angkot yang melanggar. Di dalam pemberian sanksi yang berupa penilangan tersebut selanjutnya di serahkan kepada Pengadilan. Pengadilan akan memutus besaran denda yang harus dibayar oleh pemilik angkot.<sup>11</sup>

Di dalam penerapan sanksi administrasi pada dasarnya (*in beginsel*) tanpa perantara hakim, namun dalam beberapa hal apa pula sanksi administrasi yang harus melalui peradilan.<sup>12</sup> Pemberian sanksi yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan tersebut termasuk dalam pemberian sanksi yang melalui proses peradilan atau melalui perantara hakim untuk memutus pelanggaran tersebut.

---

<sup>10</sup> *Ibid.*

<sup>11</sup> Hasil wawancara dengan Dinas Perhubungan Kota Malang yang di wakili oleh Bapak Syaiful selaku Kasi PPNS Dinas Perhubungan Kota Malang, di dalam pemberian sanksi administrasi setelah pembinaan dilakukan adalah pemberian sanksi berupa penilangan yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan selanjutnya diserahkan kepada Pengadilan untuk diputus besaran dendanya. Dilakukan tanggal 9 desember 2014.

<sup>12</sup> Op. Cit, Ridwan HR, **Hukum...Hlm.**314.

Pemberian sanksi ini tidak dilakukan berupa pencabutan izin trayek sebagaimana tertuang di dalam Pasal 19 Ayat (1) Huruf C yang menjelaskan:<sup>13</sup>

*Pasal 19 ayat (1): “izin tarayek dapat dicabut apabila*

- a. Perusahaan angkutan melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud dalam pasal 15 ayat (4);*
- b. Tidak mampu merawat kendaraan bermotor sehingga kendaraan tidak memenuhi persyaratan teknis laik jalan;*
- c. Melakukan pengangkutan melebihi daya angkut; dan/atau*
- d. Memperkerjakan pengemudi yang tidak memenuhi syarat.*

Di dalam pemberian sanksi tersebut tidak dilakukan secara kaku sebagaimana tertuang dalam Peraturan Daerah tersebut. Menurut Bapak Syaiful selaku Kasi PPNS Dinas Perhubungan Kota Malang pemberian sanksi tidak dilakukan secara kaku sebagaimana yang ada di dalam Peraturan Daerah. Tetapi pemberian sanksi tersebut hanya pemberian denda, yang besaran denda tersebut di serahkan kepada putusan pengadilan. Besaran denda juga disesuaikan dengan kemampuan ekonomi daerah.<sup>14</sup> Menurut Bapak Syaiful juga pemberian sanksi administrasi tersebut tidak diberlakukan secara kaku di karenakan angkot merupakan salah satu aset Daerah Kota Malang yang juga memberikan pemasukan terhadap PAD atau Pendapatan Asli Daerah. Sehingga

---

<sup>13</sup> Pasal 19 ayat (1) huruf C Peraturan Daerah Kota Malang Nomor 5 Tahun 2011.

<sup>14</sup> Hasil wawancara dengan Dinas Perhubungan Kota Malang yang diwakili oleh Bapak Syaiful selaku PPNS Dinas Perhubungan Kota Malang. Dilaksanakan tanggal 9 Desember 2014.

pemberian sanksi tersebut tidak bisa dilakukan secara kaku sebagaimana tertuang di dalam Peraturan Daerah.<sup>15</sup>

Jika dilihat dari apa yang tertuang dalam Pasal 19 Ayat (1) Huruf C Peraturan Daerah Kota Malang No. 5 Tahun 2011 tentang Penyelenggaraan Angkutan Oarang di Jalan dengan Kendaraan Bermotor Umum. Bentuk sanksi administrasi yang diberikan apabila terjadi pelanggaran yang dilakukan oleh sopir angkot terkait Pasal di dalam Peraturan Daerah Kota Malang tersebut termasuk dalam sanksi administrasi yang berupa penarikan kembali KTUN yang menguntungkan (izin, subsidi, pembayaran, dan sebagainya). Namun, di dalam praktek yang di lapangan sanksi administrasi yang diberlakukan oleh Dinas Perhubungan Kota Malang berupa penilangan dan di kenakan denda terhadap pelanggaran tersebut melalui putusan hakim di persidangan. Sanksi adminitrasi yang diberlakukan ini bukanlah termasuk di dalam sanksi administrasi yang berupa penarikan kembali KTUN yang menguntungkan melainkan termasuk ke dalam sanksi administasi yang berupa Pengenaan Uang Paksa atau *Dwangsom*.

### **Kewenangan Dinas Perhubungan Kota Malang dalam Menindak Pelaku *Overcapacity* dalam Angkutan Kota di Kota Malang.**

Setiap perbuatan pemerintah disyaratkan harus bertumpu atas kewenangan yang sah. Tanpa adanya kewenangan yang sah seorang pejabat ataupun badan tata usaha negara tidak dapat melaksanakan suatu perbuatan pemerintahan. Oleh karena itu kewenangan yang sah merupakan atribut bagi setiap pejabat ataupun bagi setiap badan.<sup>16</sup>

Seiring dengan pilar utama negara hukum, yaitu asas legalitas (*legaliteitsbeginsel* atau *het beginsel van wetmatigheid van bertuur*), berdasarkan prinsip ini tersirat bahwa wewenang pemerintahan berasal dari peraturan

---

<sup>15</sup> Hasil wawancara dengan Dinas Perhubungan Kota Malang yang diwakili oleh Bapak Syaiful selaku PPNS Dinas Perhubungan Kota Malang. Dilaksanakan tanggal 9 Desember 2014.

<sup>16</sup> Lutfi Effendi dan Sri Kustina, Pokok – Pokok Hukum Administrasi (Administratif Recht), Biro Konsultasi dan Bantuan Hukum Fakultas Hukum Universitas Brawijaya Malang, Malang, 2000, Hlm. 109.

perundang – undangan.<sup>17</sup> Di dalam teori kewenangan yang bersumber dari peraturan perundang – undangan tersebut diperoleh melalui 3 cara yaitu artibusi, delegasi dan mandat. Sementara Dinas Perhubungan Sebagai lembaga atau organ yang berkaitan dengan perhubungan, baik darat, laut dan udara kewenangnya diperoleh secara delegatif. Di dalam hal ini tidak terkecuali kewenangan Dinas Perhubungan Kota Malang di dalam menindak pelaku *overcapacity* dalam angkutan kota di Kota Malang merupakan kewenangan yang di peroleh secara Delegatif atau mendapat pelimpahan kewenangan dari Walikota Malang. Pengertian Kewenangan Delegatif sendiri yaitu kewenangan yang bersumber dari pelimpahan suatu organ pemerintahan kepada organ lain dengan dasar peraturan perundang – undangan. kewenangan Delegatif dari Dinas Perhubungan Kota Malang tersebut dapat dilihat di dalam Peraturan Daerah Kota Malang No. 5 Tahun 2011 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan dengan Kendaraan Bermotor Umum. Berdasarkan hasil penjelasan dari Dinas Perhubungan yang diwakili oleh Bapak Syaiful terkait dengan kewenangan Dinas Perhubungan di dalam menindak sopir angkot yang melanggar pasal 19 Ayat (1) Huruf C Peraturan Daerah Kota Malang No. 5 Tahun 2011 tersebut Dinas Perhubungan Kota Malang mendapat kewenangan dari peraturan perundang – undangan dalam hal pemberian dan pencabutan izin trayek. Peraturan perundang – undangan baik yang Berbentuk Peraturan Daerah dan atau Peraturan pelaksanaanya.<sup>18</sup>

Dilihat dari Peraturan Daerah Kota Malang No. 5 Tahun 2011 di dalam Pasal 15 angka (5) dan (6) menjelaskan bahwa kewenangan dari Dinas Perhubungan Kota Malang untuk memberikan dan mencabut izin trayek terhadap angkutan orang dalam trayek. Isi Pasal 15 angka (5) dan (6) tersebut yaitu: “(5) izin trayek sebagaimana dimaksud pada ayat (1), diberikan oleh Walikota; (6) Walikota dapat melimpahkan kewenangan pemberian izin sebagaimana dimaksud pada ayat (5), kepada pejabat yang ditunjuk”.<sup>19</sup>

Dari penjelasan pasal tersebut sebenarnya kewenangan untuk memberi izin adalah kewenangan dari Walikota tetapi kewenangan tersebut selanjutnya

---

<sup>17</sup> Op.Cit, Ridwan HR, Huukum...Hlm. 103.

<sup>18</sup> Hasil wawancara dengan Dinas Perhubungan Kota Malang diwakili oleh Bapak Syaiful selaku PPNS Dinas Perhubungan Kota Malang, dilaksanakan tanggal 29 Desember 2014.

<sup>19</sup> Op. Cit Peraturan Daerah Kota Malang No.5 Tahun 2011.

dilimpahkan kepada pejabat yang ditunjuk. Di dalam peraturan pelaksana yaitu Peraturan Walikota Nomor 55 Tahun 2008 tentang Uraian Tugas Pokok Fungsi dan Tata Kerja Dinas Perhubungan. Pada Pasal 3 ayat (2) huruf K Peraturan Walikota tersebut menjelaskan “ Untuk melaksanakan tugas pokok sebagaimana dimaksud pada ayat (1), Dinas Perhubungan mempunyai fungsi pemberian dan pencabutan izin di bidang perhubungan”.<sup>20</sup> Dari penjelasan pasal diatas dapat diartikan bahwa Dinas Perhubungan Kota Malang mendapat Kewenangan secara Delegatif melalui Peraturan Daerah No. 5 Tahun 2011 dan Peraturan Walikota no. 55 Tahun 2008. Pada sumber kewenangan yang didapat oleh Dinas Perhubungan tersebut merupakan kewenangan di tingkat daerah melalui Peraturan Daerah yang dibuat oleh DPRD dan Pemerintah Daerah Kota Malang dan di delegasikan dengan Peraturan Walikota Kepada Dinas Perhubungan.

## **KESIMPULAN DAN SARAN**

### **Kesimpulan**

kesimpulan dari tulisan ini adalah sebagai berikut:

1. Penegakan hukum yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kota Malang terhadap pelanggaran overcapacity di dalam angkutan kota di Kota Malang berupa pemberian sanksi administrasi. pemberian sanksi administrasi tersebut berupa penilangan. penegakan hukum tersebut dilakukan dalam 2 (dua) tahap atau bagian. tahap pertama berupa pembinaan, pembinaan tersebut berbentuk teguran, pemberitahuan dan peringatan. Pembinaan tersebut dilakuakn sebanyak 3 kali, apabila masih didapati masih melanggar akan dikenakan sanksi yang lebih tegas. yang ke 2 (dua) adalah pemberian sanksi, pemberian sanksi yang diberlakukan oleh Dinas Perhubungan Kota Malang adalah berupa denda tilang atau di dalam sanksi administrasi dikenal dengan pengenaan uang paksa (*Dwangsom*) bukan penarikan kembali KTUN yang menguntungkan sebagaimana yang tertulis di dalam Pasal 19 Ayat (1) Huruf C Peraturan Daerah Kota Malang No. 5 Tahun 2011 tentang

---

<sup>20</sup> Peraturan Walikota Malang Nomor 55 Tahun 2008 tentang Uraian Tugas Pokok Fungsi dan Tata Kerja Dinas Perhubungan. Berita Daerah Kota Malang Tahun 2008 Nomor 15 Seri D.

Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan dengan Kendaraan Bermotor Umum.

2. Kewenangan Dinas Perhubungan Kota Malang dalam menindak pelaku *Overcapacity* angkot di Kota Malang merupakan kewenangan yang diperoleh secara Delegatif atau kewenangan yang bersumber dari pelimpahan suatu organ pemerintahan kepada organ lain dengan dasar peraturan perundang – undangan. Organ yang melimpahkan kewenangan kepada Dinas Perhubungan Kota Malang yaitu kewenangan dari Walikota Malang yang didasarkan pada Peraturan Daerah Kota Malang No. 5 Tahun 2011 dan Peraturan Walikota No. 55 Tahun 2008 tentang Uraian Tugas Pokok Fungsi dan Tata Kerja Dinas Perhubungan.

## **Saran**

Adapun Saran untuk permasalahan dalam tulisan ini adalah

1. Saran kepada Dinas Perhubungan Kota Malang seharusnya menegakan hukum secara tegas terhadap pelanggar *overcapacity* dalam angkutan kota. dan membuat peraturan terkait pencabutan izin trayek terhadap pelanggar.
2. Saran Kepada sopir angkot sebaiknya mematuhi ketentuan peraturan perundang- undangan. Karena dapat membahayakan pengguna angkot ampaun orang lain dan dapat dikenakan sanksi administrasi.
3. saran bagi masyarakat sebaiknya jangan mau kalau di suruh berdesakan di dalam angkot.



## DAFTAR PUSTAKA

### BUKU

- Kamalidun, Rustian. **Ekonomi Transportasi**. Jakarta. Ghalta Indonesia. 1987.
- Lutfi Effendi dan Sri Kustina, **Pokok – Pokok Hukum Administrasi (Administratif Recht)**, Biro Konsultasi dan Bantuan Hukum Fakultas Hukum Universitas Brawijaya Malang, Malang, 2000.
- Marye Agung Kusmagi, **Selamat Berkendara di Jalan Raya**, Raih Asa Sukses, Jakarta, 2010.
- Ridwan HR, **Hukum Administrasi Negara**, PT RajaGrafindo Persada, Jakarta, 2006

### INTERNET

- Esti Hartiyanti Putri, Moch. Saleh, Ainul Hayat, **Evaluasi Kebijakan Peremajaan Angkutan Kota Dalam Upaya Peningkatan Pelayanan Publik (Studi Pada Dinas Perhubungan Kota Malang)**, 2013 (online), <http://administrasipublik.studentjournal.ub.ac.id> diakses tanggal 9 september 2014

### UNDANG – UNDANG

- Peraturan Daerah Kota Malang Nomor 5 Tahun 2011 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan dengan Kendaraan Bermotor Umum.
- Peraturan Walikota Malang Nomor 55 Tahun 2008 tentang Uraian Tugas Pokok Fungsi dan Tata Kerja Dinas Perhubungan. Berita Daerah Kota Malang Tahun 2008 Nomor 15 Seri D.

### WAWANCARA

- Hasil wawancara Prasurve dengan Dinas Perhubungan Kota Malang yang diwakili oleh Bapak Heriono selaku kasi Pengendalian. Dinas Perhubungan hanya dapat melakukan penertiban atau penegakan hukum terhadap sopir angkot yang melakukan pengangkutan penumpang melebihi daya angkut apabila dilakukan operasi gabungan dengan pihak kepolisian.

Hasil wawancara yang dilakukan dengan Dinas Perhubungan Kota Malang yang diwakili oleh Bapak Syaiful selaku kasi PPNS Dinas Perhubungan Kota Malang, dilaksanakan tanggal 29 Desember 2014.

Hasil wawancara dengan Dinas Perhubungan Kota Malang yang diwakili oleh Bapak Syaiful selaku kasi PPNS Dinas Perhubungan Kota Malang, dilaksanakan tanggal 29 Desember 2014.

Hasil wawancara dengan Bapak Syaiful Hasyim, selaku Kasi PPNS Dinas Perhubungan Kota Malang, dalam penerapan sanksi administrasi terhadap Angkutan Kota yang melakukan pengangkutan melebihi daya angkut dilakukan dengan cara pertama pembinaan, pembinaan tersebut diberikan kepada pengendara angkutan kota bukan kepada pemilik angkutan kota. Dilaksanakan tanggal 9 Desember 2014.

Hasil wawancara dengan Dinas Perhubungan Kota Malang yang diwakili oleh Bapak Syaiful selaku Kasi PPNS Dinas Perhubungan Kota Malang, di dalam pemberian sanksi administrasi setelah pembinaan dilakukan adalah pemberian sanksi berupa penilangan yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan selanjutnya diserahkan kepada Pengadilan untuk diputus besaran dendanya. Dilakukan tanggal 9 Desember 2014.

Hasil wawancara dengan Dinas Perhubungan Kota Malang yang diwakili oleh Bapak Syaiful selaku PPNS Dinas Perhubungan Kota Malang. Dilaksanakan tanggal 9 Desember 2014.

Hasil wawancara dengan Dinas Perhubungan Kota Malang yang diwakili oleh Bapak Syaiful selaku PPNS Dinas Perhubungan Kota Malang. Dilaksanakan tanggal 9 Desember 2014.

Hasil wawancara dengan Dinas Perhubungan Kota Malang diwakili oleh Bapak Syaiful selaku PPNS Dinas Perhubungan Kota Malang, dilaksanakan tanggal 29 Desember 2014.